

PHILIPPIA S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 1)

S.S.PHILIPPIA.

03-02-1966 T/M 07-02-1967.



Dan is de dag daar, dat je in het bezit bent van je eerste paspoort geschikt voor alle landen van de wereld en je Monsterboekje, wat in vele landen als een paspoort werd geaccepteerd.



Op 01-02-1966 tekende ik mijn eerste contract bij Shell Tankers n.v. voor een periode van twaalf maanden. Op 28-01-1966 was ik reeds bij de Waterschout geweest om aan te monstere voor het tankschip de s.s. Kosmatella, maar die reis ging achteraf niet door. Zo stapte ik na een telefoontje van kantoor op 03-02-1966 te Rotterdam Pernis in de 5e Petroleumhaven aan boord van het s.s.Philippia. Het was een heel gesleep met twee volgepakte koffers met winter- en tropen kleding, ondergoed, werkkleding en schoeisel, schrijfmateriaal, memoriaal en etc. etc. Bij elkaar zo'n 40 kilogram. Het schip zou voor mij als leerling scheepswerktuigkundige voor twaalf maanden mijn thuis worden.



Het s.s.Philippia werd in 1959 gebouwd bij de scheepswerf New York Shipbuilding USA. Het schip had een tonnage van 50.927 BRT. Voortstuwing door een vijfbladige schroef, aangedreven door een Zoelly-Curtis turbine installatie. Stoomproductie door twee Foster-

Wheeler waterpijpketels met een werkdruk van 32 kg/cm². Het schip behoorde tot de reserve Amerikaanse oorlogsvloot en kon bij vol vermogen (oorlog snelheid) 21 zeemijlen per uur halen. Het schip was geregistreerd in Monrovia en voerde de vlag van Liberia



(Het middenschip gezien vanaf het achterschip en wat te bereiken was via het 'kippenloopje' .)

Daar er in het achterschip geen hut vrij was werd ik tijdelijk in het middenschip onder gebracht, wat wel betekende dat ik bij weer en ontij over het 'kippenloopje' naar achteren moest voor mijn wacht in de machinekamer en ook weer terug naar mijn hut. Ook de eetsalon was in het achterschip gevestigd en moesten ook de kapitein en de stuurlieden dagelijks de oversteek naar achteren maken wat bij slecht weer vaak een nat pak halen was door de overkomende golven over het tankdek.



(Het achterschip, gezien vanuit het middenschip, waar al de scheepswerktuigkundigen hun verblijf hadden en tevens de rest van de bemanning welke de Chinese nationaliteit hadden, zij die aan dek werkten en zij die in de machinekamer en in de civiele dienst werkten kwamen uit Hong Kong.)



(Een van de vier, twee op het middenschip en twee op het achterschip geplaatste open reddingsboten.)

Mijn eerste reis ging van Rotterdam over de winterse Atlantische Oceaan naar Curaçao, waar brandstof werd gebunkerd bij de Shell raffinaderij gelegen in het Schottegat bij Willemstad om daarna te gaan laden in Venezuela te Punta Cardon, ook een Shell complex.

PHILIPPIA S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 2)

S.S.PHILIPPIA.

03-02-1966 T/M 07-02-1967.



(De 'scheepjesbrug' voor de ingang van het Schottegat te Willemstad Curaçao.)



Te Punta Cardon in Venezuela werd geladen voor Rotterdam, iets wat veel verwachtingen te boven was gegaan. Het zou tevens een mooie gelegenheid zijn om mijn familie met het schip te laten kennis maken.



Diep afgeladen kregen we tijdens de oversteek van de Atantische Oceaan het nodige water over en maakte ik voor het eerst kennis met het slechte weer op zee. Gelukkig had ik geen last van zeeziekte.



Vlak voor aan komst Rotterdam kreeg ik mijn eigen hut op het achterschip, waar ik dan ook mijn familie kon ontvangen. Een ieder mocht mee eten aan boord en ik moest een uitgebreide rondleiding geven.



In Rotterdam werd ook proviand ingeslagen voor de komende maanden, daar we de lange reis op zouden gaan. Het was voor de bemanning heel wat sjouwen met die halve ingevroren varkens.

We kregen orders om via het Suez Kanaal naar de Persische Golf te varen om in Kuwait te gaan laden voor La Spezia in Italië.



Te Port Said moesten we wachten op een plaats in het zuidwaarts varende konvooi door het kanaal. Tijdens het wachten kwamen er diverse scheepjes langs zij waarvan de eigenaars hun handelswaar aanboden. Het was goed op je geld passen, want je werd bedonderd waar je met open ogen bij stond.



(Dit schip is niet gestrand in de woestijn, maar vaart door het omloop kanaal noordwaarts.)



(Doorvaart van het Suez Kanaal.)

Na geladen te hebben in Kuwait ging de reis weer terug via het Suez Kanaal naar La Spezia om de lading te lossen, alwaar we vernamen dat we nog een zelfde reis zouden maken. Het zou voorlopig onze laatste reis worden door het kanaal daar er schermutselingen uitbraken tussen Israël en Egypte waardoor het kanaal werd afgesloten.



Na geladen te hebben in Kuwait kregen we opdracht om met een economische snelheid via Kaap de Goede Hoop naar Europa te varen, daar het Suez Kanaal was afgesloten. Het werd dus mijn eerste Kaap reis. In die tijd werd er nog niet geproviandeerd te Kaapstad. Bij de Canarische Eilanden kwamen we ons zusterschip de Philedora tegen. Na de lading gelost te hebben in La Spezia maakten we nog enige reizen met als laadhavens Baniyas in Syrië en Skikda in Algerije met als loshavens Genua en Le Havre. In deze landen was het strikt verboden om foto's te maken van hun olie-installaties en moesten al de camera's aan boord opgeborgen worden in de scheepskluis. Ook de wal opgaan was niet toegestaan.

Inmiddels hadden we ook bericht ontvangen dat het schip een dokbeurt zou ondergaan te Palermo op Sicilië.

PHILIPPIA S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 3)

S.S.PHILIPPIA.

03-02-1966 T/M 07-02-1967.



Met de Philippia maakte ik ook mijn eerste dokperiode mee en wel te Palermo op Sicilië.
(17-07-1966)

Het was als werktuigkundige in opleiding verplicht een soort dagboek, memoriaal, bij te houden. In dit memoriaal moest je iedere dag je dagtaak beschrijven, je uitgevoerde werkzaamheden maar ook de gehele machine installatie waarmee je leerde werken aan boord. Alles moest voorzien zijn van verklarende tekeningen.

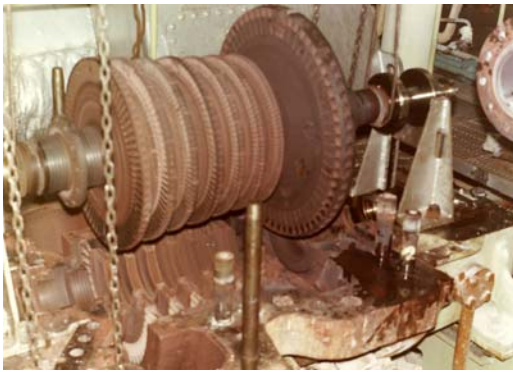


(Met behulp van sleepboten bereikten we het droogdok waarin het schip zou komen te liggen.)

Als leerling liep je in het weekeinde geen wacht mee en die tijd moest je aan je memoriaal besteden. Dit memoriaal moest bijgehouden worden voor de Raad van Bestuur voor de Zeevaart en was een studie opdracht voor het uiteindelijk verkrijgen van de diploma na al je theorie op school. Ik liep de 4-8 / 16-20 wacht mee bij de tweede werktuigkundige



(De Philippia ligt op de blokken van het droogdok.)



(Het schoepenwiel van de Hoge Druk Zoelly turbine.)

Zo was er na ieder dag in dok voldoende om te beschrijven in het memoriaal. Er is een oud gezegde; 'Zachte heelmeesters maken stinkende wonden', en zo kende ik in die tijd geen zachte leermeester maar harde leermeesters. Je werd als het ware gedrild in je vak. Maar ze stonden altijd voor je klaar als je vragen had.



(De sloopsschroef nadat ze gepolijst is en een gedeelte van de sloopshuid en het vlak in de anti aangroeiervf.)



(Uitzicht over Palermo en de havens halverwege de top van de Monte Pellegrino.)

Op zondag werd er in het dok niet gewerkt en was er voor ons ook de gelegenheid om er even tussen uit te gaan. Zo kreeg ik het met een collega in ons hoofd om de nabij gelegen berg, de Monte Pellegrino, te gaan beklimmen. Niet netjes over de weg maar dwars door de natuur heen naar de top van 600 meter hoogte.



(Een oud Romeins aquaduct aan de voet van de Monte Pellegrino.)

Nu hadden we wel gezien dat er een enorme zendmast boven op de top van de berg stond, maar er niet bij stil gestaan dat dit een militaire installatie was. Zo stonden we dan ook vlak voor het bereiken van de top oog in oog met een militaire wacht. Deze was stom verbaasd waar wij vandaan kwamen en nam ons mee naar zijn meerdere, daar hij geen Engels sprak en wij geen Italiaans. Gelukkig had men begrip voor onze manier van vrije tijds besteding en werden we met een militaire jeep terug naar beneden gebracht. Het scheelde wel wat lopen.



Ook kregen we onverwacht een dagtocht aangeboden van het droogdok en bezochten we het plaatsje Monreale met het prachtige klooster met kerk en kloostertuin. Het was wel een contrast al deze kerkelijke rijkdom vergeleken met de armzalige woningen en boerderijen die we in de dorpjes zagen.



(Het schip gaat weer nat.)

Er bleek geen tijd meer te zijn om de huid van het schip netjes zwart te schilderen, daar het schip alweer lading orders had gekregen. Zo maakten we nog een reis naar Puerta Miranda in Venezuela met los orders Rotterdam. Intussen had ik promotie gemaakt en ging ik zelfstandig als assistent werktuigkundige de wacht meelopen bij de vierde wtk. op de 8-12 / 20-24 wacht. Helaas geen vrij meer in het weekeinde.



Het was intussen al december en het Suez Kanaal was weer onverwacht open en kregen we orders hadden om te gaan laden in de Golf voor Europa. Bij Port Said moesten we langer wachten dan gewoonlijk daar het omloop kanaal dicht gestort was tijdens schermutselingen en eerst het noord gaande konvooi uit het kanaal moest zijn. Overal langs de oevers van het kanaal lagen resten van oorlogsmateriaal. Op de Bittermeren gingen we weer ten anker wachtend tot het kanaal verder naar Suez vrij was van het volgende konvooi noordwaarts. Rustig bleef het niet en Israëliische straaljagers vlogen regelmatig over. Zo waren we een van de laatste schepen die de doorvaart maakten.

Ik had dit keer het een en ander gekocht bij de handelaren te Port Said en zou dit afrekenen als we terug zouden komen uit de Golf. Maar helaas voor hen, want we gingen weer rond de Kaap terug naar Europa.

PHILIPPIA S.S. SHELL TANKERS B.V. (DEEL 4)

S.S.PHILIPPIA.

03-02-1966 T/M 07-02-1967.



Zo werd het dan ook Kerstfeest op zee. Er werden fraaie menu kaarten gemaakt en in het kombuis werd hard gewerkt aan de voorbereidingen van het kerstdiner.



(Het vlaggen codesein Merry X-mas.)



Zij die tijdens het diner de wacht hadden op de brug of in de machinekamer hadden een eigen (voor eet) diner. Een ieder was netjes gekleed in het tropen-wit aan tafel verschenen iets waar toen nog streng de hand aan werd gehouden. Het was daarna smullen en volop genieten van diverse gangen en een goed glas wijn. Buiten de accommodatie was het die dag 43 graden celcius en dan ga je echt dromen van een 'witte kerst'.



Het jaar 1966 liep ten einde en we verwelkomden 1967 met een smakelijk Nieuwjaars diner en een heildrink op een behouden vaart.



De lading die we aan boord hadden was bestemd voor Cork in Ierland en daar zou ik dan na twaalf maanden met verlof gaan op 07-02-1967. Met Aer Lingus vlogen we eerst naar Londen waar we overstapten op de KLM vlucht naar Rotterdam Zestienhoven. Het was voor mij mijn eerste vliegreis ervaring.

Als leerling had je niet veel uit te geven daar je ook nog maandelijks je studiebeurs moest afbetalen. Zo had ik in het begin een oude camera de Agfa Isolette. Een druk op een knopje en de balg gaat open en van die fotorolletjes op van de houten klosjes. Pas nadat ik als assistent werktuigkundige overuren kreeg uitbetaald kocht ik een Kodak camera die helaas niet goed tegen de zoute zeelucht kon. Al met al was het een begin van veel toekomstige opnamen.

De Raad van Scheepvaart beoordeelde mijn memoriaal 'zeer goed en zeer net bijgehouden' en kreeg ik mijn officiële diploma.
